Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8853**
14. Wahlperiode 23. 04. 2002

Antrag

der Abgeordneten Dr. Michael Meister, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Paul Breuer, Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Renate Diemers, Hansjürgen Doss, Georg Girisch, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Gerd Müller, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Wilhelm Josef Sebastian, Heinz Schemken, Werner Wittlich, Elke Wülfing, Annette Widmann-Mauz und der Fraktion der CDU/CSU

Verbraucherschutz im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs noch immer unzureichend

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die rechtlichen Regelungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs müssen verbraucherfreundlicher werden. Der Personenverkehr in öffentlichen Verkehrsmitteln ist gerade dadurch gekennzeichnet, dass hier eine Transportleistung von jedermann durch Erbringen eines Entgelts in Anspruch genommen werden kann. Mit anderen Worten wird eine Dienstleistung gleichzeitig für eine große Masse an Verbrauchern erbracht, die als Nutzer auf die Bedingungen des Angebotes angewiesen sind und im Verhältnis zum Beförderungsunternehmen auch erwarten, als gleichberechtigter Vertragspartner – und nicht als „Beförderungsfall“ – zu gelten. Wie in kaum einem anderen Bereich des täglichen Verbraucherrechts sind jedoch die Rechte – sprich: die Rechte der Fahrgäste – so unterentwickelt bzw. gar nicht erst vorhanden. Mit der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU zum „Verbraucherschutz in öffentlichen Verkehrsmitteln“ (Bundestagsdrucksache 14/6610) wurden bereits wesentliche Fragen – wie etwa der Haftungsausschluss gemäß § 17 Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) – aufgegriffen, die in jüngster Zeit in Diskussion geraten sind.

In der gerichtlichen Praxis spielen Streitigkeiten im Hinblick auf Rechtsfolgen aus Beförderungsverträgen – aufgrund des geringen Streitwertes in den meisten Fällen – kaum eine Rolle. Ernsthafte Forderungen von Fahrgästen werden im Wege der Kulanz erledigt. Vor diesem Hintergrund haben daher auch Gerichtsentscheidungen zur Geltung der Eisenbahnverkehrsordnung und zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen im Bereich des Personenbeförderungsgesetzes Seltenheitswert.

Selbst noch so umfangreiche Kulanzleistungen von Verkehrsunternehmen können jedoch einen gesetzlichen Rahmen nicht ersetzen, der für einen effektiven und modernen Verbraucherschutz im öffentlichen Personenverkehr – insbesondere im Bereich des Eisenbahnverkehrs – sorgt. Von der Umsetzung des von

der Bundesregierung unterzeichneten Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in nationales Recht, wonach bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis als Schadensersatz die Erstattung der Übernachtungskosten vorgesehen ist, wenn die Reise nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dies unzumutbar ist, kann eine echte Verbesserung des Verbraucherschutzes nicht erwartet werden. Dies gilt umso mehr, als dieser Schadensersatzanspruch nicht greift, wenn die Eisenbahn kein Verschulden trifft, was oft der Fall ist.

Der Fahrgast hat nach der gegenwärtigen Rechtslage auch dann den vollen Fahrpreis zu zahlen, wenn die Beförderung mit der Eisenbahn infolge einer Verspätung mangelhaft ist. In keinem anderen rechtlichen Bereich muss der Verbraucher für eine mangelhafte Leistung den vollständigen Preis bezahlen bzw. gegen seinen Willen die mangelhafte Ware annehmen.

Internationale Verträge und Abkommen hindern nicht daran, das nationale Verbraucherrecht zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist insbesondere das deutsche Reisevertragsrecht zu nennen, das neu und verbraucherfreundlich gestaltet wurde.

Es ist nun auch an der Zeit, das Rechtsverhältnis zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen neu zu definieren. Eine gelungene Bahnreform muss als Ergebnis auch vorweisen können, dass sich die Fahrgäste rechtlicher Instrumentarien bedienen können, die in anderen Rechtsgebieten selbstverständlich sind.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Verbraucherschutz im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs nachhaltig zu verbessern und dem Deutschen Bundestag ein Reformkonzept vorzulegen, das insbesondere folgende Punkte eines neuen Rechts des Beförderungsvertrages aufgreift:

- Die Rechtslage muss für die Benutzung von Bahnen und Bussen einheitlich gestaltet werden, unabhängig davon, ob es sich im Rechtssinne um eine Eisenbahn oder ein anderes öffentliches Verkehrsmittel handelt.
- Das Genehmigungsverfahren von Beförderungsbedingungen bzw. Tarifen muss zukünftig dem Verbraucherschutz verpflichtet sein und ist vor diesem Hintergrund auf den Prüfstand zu stellen.
- Das rechtliche Verhältnis zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen ist bürgerlich-rechtlicher Natur. Die Vorschriften über die Gestaltung des Beförderungsvertrages sind von daher in das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) zu integrieren und aus dem Öffentlichen Recht des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) herauszulösen.
- Die weiterhin im öffentlichen Recht zu lokalisierende Beförderungspflicht ist so auszugestalten, dass der Fahrgast einen unmittelbar durchsetzbaren Anspruch auf die Beförderung erhält. Bei einer vorliegenden Beförderungspflicht bzw. auf der Grundlage eines gültigen Beförderungsvertrages muss der Fahrgast überdies auch einen Schadensersatzanspruch gegen das Unternehmen geltend machen können, wenn dieses die Beförderung ohne zwingende Gründe verweigert.
- Nachfolgenden Haftungsgrundsätzen ist Geltung zu verschaffen:
  - Recht zum Rücktritt, bei Zeitkarten Recht zur fristlosen Kündigung, wenn infolge von Verspätungen oder nachträglichen Fahrplanänderungen die beabsichtigte Reise nicht durchgeführt bzw. die weitere Nutzung des öffentlichen Verkehrs unzumutbar wird;
  - Haftung für die Kosten der Weiterbeförderung, wenn bereits erworbene Fahrscheine aufgrund einer Verspätung ungültig werden, z. B. bei fest gebuchten Anschlusszügen;

- Haftung für Taxi- und Übernachtungskosten, wenn das Ziel am Abend nicht erreicht werden kann;
- Rückerstattung eines Teils oder des gesamten Fahrpreises wegen Verspätung bei Überschreitung einer bestimmten Zeitspanne.

– Eine betragsmäßige Haftungsbegrenzung unter Berücksichtigung der typischen Haftungsrisiken sowie anderweitige Haftungsbeschränkungen in besonderen Fällen – beispielsweise bei höherer Gewalt – sind gerechtfertigt.

– Eine vollumfängliche gerichtliche Inhaltskontrolle von Allgemeinen Geschäftsbedingungen in Beförderungsverträgen muss sichergestellt sein, um eine unangemessene Beschneidung der Rechte der Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr zu verhindern.

– Der Fahrgast muss – analog zum Reiserecht – die Möglichkeit haben, rechtlich denjenigen in Anspruch zu nehmen, in dessen Namen die Fahrkarte verkauft worden ist.

Berlin, den 22. April 2002

Dr. Michael Meister
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Dr. Wolf Bauer
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Paul Breuer
Georg Brunnhuber
Wolfgang Dehnel
Hubert Deittert
Renate Diemers
Hansjürgen Doss
Georg Girisch
Peter Götz
Manfred Heise
Hans Jochen Henke
Klaus Hofbauer
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Dr. Gerd Müller
Günter Nooke
Norbert Otto (Erfurt)
Hans-Peter Repnik
Wilhelm Josef Sebastian
Heinz Schemken
Werner Wittlich
Elke Wülfing
Annette Widmann-Mauz
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333